

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen

(COM(2017) 275 *final* — 2017/0114 (COD))

en het voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtoertuigen, wat betreft de bepalingen inzake belastingen op voertuigen

(COM(2017) 276 *final* — 2017/0115 (CNS))

(2018/C 081/26)

Rapporteur: **Alberto MAZZOLA**

Raadpleging	Europese Raad, 12.6.2017 en 23.6.2017 Europees Parlement, 15.6.2017
Rechtsgrondslag	Artikelen 91 en 113 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	2.10.2017
Goedkeuring door de voltallige vergadering	18.10.2017
Zitting nr.	529
Stemuitslag	121/2/6
(voor/tegen/onthoudingen)	

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC is van mening dat de invoering van een EU-breed systeem van rekeningrijden dat eerlijk, transparant, niet-discriminerend en niet-bureaucratisch is, dat evenredig is aan het gebruik van de weg en aan de externe kosten die worden veroorzaakt door vrachtwagens, bussen en auto's, zonder dat er sprake is van een veelvoud aan heffingssystemen, en dat strookt met de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt”, zou helpen om de slijtage van de wegeninfrastructuur, de files en de vervuiling aan te pakken. Onder de hierna omschreven voorwaarden kan dit systeem geleidelijk worden toegepast op lichte en zware bedrijfsvoertuigen op het gehele trans-Europees vervoersnetwerk, te beginnen met de prioritaire trajecten.

1.2. Het gemeenschappelijk juridisch kader moet volgens het EESC worden bijgewerkt om een uniform toepassingsgebied voor alle weggebruikers te waarborgen, met name wat betreft de communautaire tolheffing voor het gebruik van wegeninfrastructuur van communautair belang, zoals TEN-T-wegen, snelwegen en nationale wegen met veel internationaal verkeer, op basis van de afgelegde afstand.

1.3. De vervoerssector speelt een essentiële rol bij het garanderen van de mobiliteit en de sociaaleconomische ontwikkeling van de EU. Om een antwoord te geven op de uitdagingen van groei en duurzaamheid moet het netwerk van vervoersinfrastructuur worden geoptimaliseerd: investeren in infrastructuur is van vitaal belang voor de groei en werkgelegenheid, aangezien een stijging van de uitgaven voor infrastructuur met 1 % leidt tot een verbetering van de resultaten met 0,4 % in hetzelfde jaar en 1,5 % na vier jaar ⁽¹⁾.

1.4. Het EESC stelt met bezorgdheid vast dat hoewel de behoeften op het gebied van vervoersinfrastructuur in Europa worden geraamd op ongeveer 130 miljard euro per jaar, de gemiddelde jaarlijkse investeringen in de EU sinds het begin van de crisis ruim onder de 100 miljard euro liggen ⁽²⁾. Er is sprake van een daling van de uitgaven voor het onderhoud van de

⁽¹⁾ IMF, World Economic Outlook, 10.2014.

⁽²⁾ ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Parijs.

infrastructuur, ondanks het nieuwe EU-kader voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk, dat eind 2013 ⁽³⁾ is gelanceerd, en de maatregelen die worden gesteund door de structuurfondsen ⁽⁴⁾. Het ziet er niet naar uit dat hiervoor in het meerjarig financieel kader 2021-2027 meer middelen zullen worden uitgetrokken.

1.5. Het EESC acht het van cruciaal belang dat de opbrengsten van het gebruik van de weginfrastructuur als volgt worden bestemd: de opbrengsten die samenhangen met het gebruik van de infrastructuur moeten worden gebruikt ter dekking van de kosten voor aanleg, ontwikkeling, exploitatie en onderhoud van de weginfrastructuur, terwijl de inkomsten die samenhangen met de externe kosten moeten worden gebruikt voor maatregelen ter vermindering van de negatieve effecten van het wegvervoer en ter verbetering van de prestaties dankzij alternatieve infrastructuur, innovatieve verkeersbeheerssystemen, automatische besturing, elektrificatie, met name snelle oplaadpunten, en alternatieve systemen van energievoorziening.

1.6. Het EESC is van mening dat de aldus verkregen extra inkomsten — die in de door de Commissie gekozen optie kunnen oplopen tot 10 miljard EUR per jaar ⁽⁵⁾, 20 miljard EUR in het geval van verplichte toepassing op alle zware bedrijfsvoertuigen, en nog meer wanneer deze wordt uitgebreid tot lichte bedrijfsvoertuigen — een belangrijke impuls kunnen geven aan de voltooiing en werking van het trans-Europees vervoersnetwerk, met inbegrip van de technologische componenten. De overheidsbijdrage aan de financiering van infrastructuur blijft echter van cruciaal belang.

1.7. Het EESC beschouwt de herziening van de eurovignetwetgeving als een kans om gemeenschappelijke en geharmoniseerde normen te ontwikkelen en om de juiste toepassing ervan te monitoren en te versterken, door een speciaal EU-register in het leven te roepen en specifieke informatie van de lidstaten te verzamelen.

1.8. Het EESC acht het van essentieel belang dat de interne vervoersmarkt vrij is van discriminerende praktijken, en verzoekt de Commissie tijdig op te treden om ervoor te zorgen dat het communautaire rechtskader volledig wordt nageleefd: met name de tarieven en kortingen voor frequente en/of nationale gebruikers mogen geen discriminatie van incidentele en/of buitenlandse gebruikers inhouden.

1.9. Ook maakt het EESC zich ernstig zorgen over de gevolgen van de klimaatverandering, de niveaus van milieubescherming en alle gezondheids- en welzijnsaspecten in verband met een rationeel gebruik van vervoer. In een eerder advies benadrukte het dat „de doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen in de vervoerssector met 60 % te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990 erg hoog gegrepen is en er aanzienlijke inspanningen zullen moeten worden gedaan om dit streefcijfer te kunnen verwezenlijken” ⁽⁶⁾.

1.10. Het EESC herhaalt dat de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” flexibel moeten worden toegepast in de context van perifere regio's en afgelegen plattelands-, berg- en insulaire gebieden, om een omgekeerd evenredig effect op de kosten te vermijden en om het nut ervan voor het ombuigen van organisatorische keuzes bij vervoersoperaties veilig te stellen, waarbij elke vorm van oneerlijke concurrentie tussen de verschillende vervoerswijzen wordt vermeden (TEN/582 Het effect van de conclusies van COP21 op het Europees vervoersbeleid).

1.11. Het EESC acht het tevens van fundamenteel belang dat de gevolgen van de richtlijn twee jaar na de inwerkingtreding worden geëvalueerd, met name wat betreft de voordelen van nieuwe investeringen en de kosten voor het vrachtvervoer, om te voorkomen dat het mondiale concurrentievermogen van de Europese industrie achteruitgaat.

1.12. Het EESC is van mening dat bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de acceptatie van de maatregelen door gebruikers, consumenten en burgers in het algemeen. Het gaat hierbij om de transparantie en duidelijkheid van het nieuwe belastingkader. Met behulp van meertalige borden langs snelwegen moet worden gezorgd voor een positieve perceptie onder gebruikers, door hen in één oogopslag duidelijk te maken waarvoor de ontvangen bedragen zoal worden gebruikt en door hen erop te wijzen dat ze op billijke wijze zijn verdeeld en worden bestemd, en te benadrukken dat er geen sprake is van een buitensporig hoge of dubbele belasting. Daarbij dient o.a. ook te worden voorzien in twee samenvattende indicatoren voor de kwaliteit van de wegen, de mate van congestie en de emissiereductie per km infrastructuur.

⁽³⁾ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

⁽⁴⁾ In 2014 en 2015 beliepen de totale investeringen door EU-instellingen in infrastructuur van het kern- en uitgebreide netwerk van TEN-T, op grond van eigen financieringsbronnen (TEN-T/CEF, EFRO/Cohesiefonds en EIB-leningen), een bedrag van 30,67 miljard EUR voor de EU28.

⁽⁵⁾ Effectbeoordeling van de Eurovignet-richtlijn.

⁽⁶⁾ PB C 303 van 19.8.2016, blz. 10.

1.13. Indien de activa die voortvloeien uit de toepassing van de nieuwe wetgeving op de hierboven beschreven wijze worden geïnvesteerd in de vervoerssector, zou het volgens het EESC mogelijk zijn om meer dan een half miljoen nieuwe banen te creëren.

1.14. Het EESC is van mening dat de Commissie de instrumenten voor een correcte en uniforme tenuitvoerlegging van de nieuwe wetgeving moet monitoren en uitbreiden — met inbegrip van de regelmatige wetenschappelijke beoordeling van de externe kosten en de daadwerkelijke overeenstemming tussen de geldende heffingssystemen en de feitelijke uitstoot van de voertuigen, die momenteel niet gunstig zijn voor de best presterende voertuigen — en dat zij jaarlijks een gedetailleerd verslag moet opstellen over de vooruitgang die is geboekt met de toepassing van de gewijzigde richtlijn, dat zal worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad maar ook aan het CvDR en het EESC.

2. Inleiding

2.1. De vervoerssector is een belangrijke pijler van de gemeenschappelijke Europese ruimte en zorgt voor de concrete tenuitvoerlegging van het vrij verkeer van burgers, werknemers, goederen en diensten in de EU: de doeltreffendheid en kwaliteit van de vervoersnetwerken zijn rechtstreeks van invloed op de duurzame ontwikkeling, de kwaliteit van leven en werk en het concurrentievermogen van Europa.

2.2. De sector van het wegvervoer in de EU is goed voor 5 miljoen rechtstreekse banen en vertegenwoordigt bijna 2 % van het bbp van de EU. Met 344 000 ondernemingen voor personenvervoer over de weg en meer dan 560 000 ondernemingen voor goederenvervoer over de weg ⁽⁷⁾ levert de sector een belangrijke bijdrage aan de werkgelegenheid en groei in de EU. Dit vraagt dan ook om een proactief beleid.

2.3. Vervoer is de belangrijkste oorzaak van de luchtvervuiling, en is momenteel verantwoordelijk voor een kwart van de Europese broeikasgasemissies. Bijna 25 % van de emissies van het wegvervoer is toe te schrijven aan vrachtwagens en bussen, een percentage dat tussen 2010 en 2030 nog met circa 10 % zou kunnen stijgen (*EU-referentiescenario 2016: Energie, vervoer en broeikasgasemissies — Tendensen tot 2050*). Als eerste stap heeft de Commissie twee voorstellen gepresenteerd: een voorstel inzake de certificering van de kooldioxide-emissies en het brandstofverbruik van deze voertuigen, en een voorstel inzake de monitoring en de rapportage van dergelijke gecertificeerde gegevens.

2.4. De gekozen strategie — waarover het EESC zich heeft kunnen uitspreken in een advies ⁽⁸⁾ — omvat een stappenplan voor de verwezenlijking van een emissiearme mobiliteit waarmee een impuls wordt gegeven aan deze omschakeling, mede in het licht van de doelstellingen van de Klimaatovereenkomst van Parijs.

2.5. Met de strategie worden drie doelstellingen nagestreefd: een efficiënter vervoerssysteem, emissiearme alternatieve energie voor vervoer, en emissiearme en emissievrije voertuigen.

2.6. Het toepassingsgebied bestrijkt voornamelijk het wegvervoer, dat verantwoordelijk is voor meer dan 70 % van de uitstoot van broeikasgassen door vervoer en een groot deel van de luchtvervuiling, maar ook de andere vervoerssectoren zijn ertoe gehouden een bijdrage te leveren.

2.7. Om te zorgen voor een efficiënter vervoer op het stuk van energiekosten en emissies is het belangrijk om de juiste prijssignalen in te bouwen en rekening te houden met externe effecten: in dit verband wil de Commissie komen tot tolheffingssystemen voor het wegverkeer, op basis van de daadwerkelijk afgelegde afstand in kilometers, om beter rekening te houden met de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt”.

2.8. Er zijn vier vraagstukken die worden aangepakt met een ruimere toepassing van de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt”, en waarvoor de oplossing is gelegen in „fair, efficient road pricing”:

— het feit dat het wegvervoer verantwoordelijk is voor 17 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU en dat het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen ontoereikend is om de energie- en klimaatdoelstellingen voor 2030 te halen;

⁽⁷⁾ EU-vervoer in cijfers, Europese Commissie, 2016, databank Eurostat.

⁽⁸⁾ PB C 383 van 17.11.2015, blz. 84.

- het feit dat de kwaliteit van de wegen in de EU achteruit gaat als gevolg van dalende investeringen in infrastructuur en uitstel van onderhoud, zonder dat rekening wordt gehouden met de economische gevolgen op lange termijn;
- het feit dat sommige lidstaten tijdelijke heffingen (vignetten) hebben ingevoerd, die discriminerend zijn voor incidentele buitenlandse gebruikers;
- het feit dat de luchtverontreiniging en congestie als gevolg van het wegverkeer aanzienlijke kosten met zich meebrengen voor de samenleving.

2.9. De economische effectbeoordelingen laten belangrijke verschillen zien tussen kostenstijgingen voor de gebruikers van het vervoer, autoriteiten en uitvoerende instanties, die worden gecompenseerd door hogere ontvangsten en een daling van de kosten van verkeersopstoppingen en andere externe effecten. Wel wordt gewezen op de potentieel negatieve gevolgen voor de distributie en de gevolgen voor kmo's, vanwege de hogere kosten⁽⁹⁾.

2.10. Digitale technologieën kunnen het vervoer veiliger, efficiënter en inclusiever maken. Ze maken naadloze mobiliteit van deur tot deur, geïntegreerde logistiek en diensten met een meerwaarde mogelijk. Daarom is het inzetten van intelligente vervoerssystemen voor alle vervoerswijzen een wezenlijk onderdeel van de ontwikkeling van het multimodale trans-Europees vervoersnetwerk geworden.

2.11. De acties die op Europees niveau worden ontwikkeld op het gebied van emissiearm vervoer hebben per definitie een grote **impact op de regio's** die worden doorkruist door de vervoersinfrastructuur, en hebben rechtstreeks gevolgen voor de planning op het gebied van energie, ruimtelijke ordening, milieu en vervoer, en een belangrijke impact op de economie en de werkgelegenheid.

2.12. Om de **acceptatie van deze maatregelen door de gebruikers, de consumenten** en de burgers in het algemeen te bevorderen, moet meer gedaan worden op het stuk van de transparantie en duidelijkheid, om een markt te creëren voor emissiearme of emissievrije voertuigen. Er moet werk worden gemaakt van een betere informatie aan de consument via de etikettering van auto's, en van de steunverlening, door de regels inzake overheidsopdrachten toe te passen. Tegelijkertijd moet worden gewerkt aan de transparantie van het nieuwe belastingkader, om te zorgen voor een positieve perceptie onder gebruikers, door hen in één oogopslag duidelijk te maken waarvoor de ontvangen bedragen zoal worden gebruikt en door hen erop te wijzen dat ze op billijke wijze zijn verdeeld en worden bestemd, en dat er geen sprake is van een buitensporig hoge of dubbele belasting.

3. Samenvatting van de voorstellen van de **Commissie**

3.1. In de voorstellen van de Commissie worden de infrastructuurheffingen voor het wegvervoer berekend op basis van de afgelegde afstand — met uitzondering van forfaitaire heffingen die momenteel in een aantal EU-landen bestaan — en hebben ze betrekking op alle soorten voertuigen — niet alleen zware vrachtwagens maar ook touringcars, bussen, bestelwagens en personenauto's. De heffingen gelden dus zowel voor goederen- als personenvervoer. De belastingheffing varieert al naargelang van de potentiële verontreiniging en slijtage van de infrastructuur. De wijzigingen op de regelgeving hebben met name betrekking op:

- bepalingen inzake tolgelden en gebruiksrechten, met betrekking tot alle voertuigen en niet alleen voertuigen met een gewicht van meer dan 3,5 ton: bijwerking van de richtlijn en uitbreiding van het toepassingsgebied tot alle zware bedrijfsvoertuigen met ingang van 1 januari 2020 en lichte voertuigen, het schrappen van vrijstellingen, maximumwaarden voor externekostenheffingen en vereenvoudiging van de regels om de externe kosten in rekening te brengen;
- geleidelijke afschaffing van de op tijd gebaseerde tarieven voor zware bedrijfsvoertuigen, ten laatste op 31 december 2023, en voor lichte voertuigen ten laatste op 31 december 2027, en invoering van een nieuw heffingssysteem op basis van de afgelegde afstand, met een methode voor het berekenen en evalueren van de kosten die ten grondslag liggen aan de vaststelling van de tarieven;
- variabele infrastructuurheffingen, afhankelijk van de CO₂-uitstoot van zware bedrijfsvoertuigen, en geleidelijke afschaffing van de huidige variabele belastingheffing op basis van de Euro-emissieklassen met ingang van 1 januari 2022;

⁽⁹⁾ Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC), Study contract no. MOVE/A3/119-2013 — 05.2017.

- aanvullende maatregelen voor lichte voertuigen in verband met de congestie op interstedelijke wegen en emissies van verontreinigende stoffen en CO₂ door alle typen voertuigen;
- verplichte toepassing van externe kostenheffingen op ten minste een deel van het netwerk voor zware bedrijfsvoertuigen met ingang van 1 januari 2021.

3.2. In overeenstemming met de beginselen „de vervuiler betaalt” en „de gebruiker betaalt” zou de uitbreiding van het toepassingsgebied van Richtlijn 1999/62/EG moeten bijdragen tot het terugdringen van de concurrentievervalsing die het gevolg is van de huidige vrijstelling voor autobussen en touringcars, die momenteel niet hoeven te betalen voor het gebruik van de infrastructuur.

3.3. Een tweede voorstel bevat wijzigingen voor een stapsgewijze verlaging van het minimumtarief voor zware vrachtoertuigen tot nul, in 5 stappen over een periode van 5 jaar, waarbij de geldende minima telkens met 20 % worden verlaagd.

4. Algemene opmerkingen

4.1. Het EESC is van mening dat de invoering van een EU-breed systeem van rekeningrijden dat eerlijk, transparant, niet-discriminerend en niet-bureaucratisch is, dat evenredig is aan het gebruik van de weg en aan de wetenschappelijk meetbare externe kosten die worden veroorzaakt door vrachtwagens, bussen en auto's, zonder dat er sprake is van een veelvoud aan heffingssystemen en waarbij de externe kosten die in rekening kunnen worden gebracht zijn gebonden aan een bepaald plafond — een systeem dat tevens strookt met de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” — zou helpen om de slijtage van de infrastructuur, de files en de vervuiling aan te pakken.

4.2. Het EESC benadrukt dat de uniforme toepassing van de EU-regels opnieuw moet worden geëvalueerd en versterkt en dat deze regels moeten worden gewijzigd om een gemeenschappelijk rechtskader te creëren dat gelijke voorwaarden garandeert voor alle weggebruikers in het wegvervoer. Het instrument van de richtlijn laat veel ruimte voor een gedifferentieerde tenuitvoerlegging, en het EESC acht het noodzakelijk om — nadat de richtlijn drie jaar is uitgevoerd — na te gaan of er eventueel behoefte is aan meer bindende wetgevende instrumenten, teneinde een uniforme tenuitvoerlegging te waarborgen.

4.3. Het EESC beveelt met klem aan dat het gemeenschappelijk heffingssysteem duidelijk, transparant, eenvoudig en controleerbaar is en wordt uiteengezet in gemakkelijk te begrijpen bewoordingen. De bestemming van de opbrengsten moet worden vermeld, zowel op de elektronische en papieren ontvangstbewijzen als op borden langs de snelweg, zodat er een grotere sociale acceptatie zal zijn van de bijdrage die iedere gebruiker levert aan het gemeenschappelijk welzijn.

4.4. Een verdere harmonisering van de regels en de vaststelling van een gemeenschappelijk juridisch kader op EU-niveau voor rekeningrijden in verband met het gebruik van de communautaire wegeninfrastructuur, zoals TEN-T-wegen, snelwegen en nationale wegen met veel internationaal verkeer, is van essentieel belang voor de totstandbrenging van een echte Europese interne markt voor het wegvervoer zonder discriminatie en concurrentiedistorsies.

4.5. De heffingssystemen hebben een verschillende impact op centrale dan wel perifere regio's: de centrale regio's waar veel verkeer doorheen rijdt hebben meer te lijden onder de negatieve gevolgen dan de perifere regio's. Deze laatste ontvangen dan ook veel lagere fiscale compensaties voor de milieueffecten en de financiering van infrastructuur dan de centraal gelegen regio's. Het EESC is van mening dat de structuur- en milieufondsen en de EIB voor een evenwichtige ontwikkeling moeten helpen zorgen.

4.6. Het gebrek aan harmonisatie van de heffingssystemen, of het nu gaat om vignetten of tolgelden, hangt ook samen met verschillende technologieën en modellen van tolsystemen die vaak niet interoperabel zijn en aanleiding geven tot bijkomende administratieve lasten en kosten voor vervoers- en logistieke ondernemingen, die worden geconfronteerd met een toenemende vraag naar innovatief vervoer over de weg en met name de aanleg van nieuwe en intelligente infrastructuur, alsook automatische besturing en de distributie van nieuwe brandstoffen, en het correcte onderhoud van de bestaande netwerken zodat deze de verkeersstromen aankunnen.

4.7. Volgens het EESC is er behoefte aan adequate investeringen in de bestaande en toekomstige infrastructuur met het oog op een betere functionele interoperabiliteit — onder meer met satelliettechnologieën — van de nationale vervoersnetwerken, en om de toegang ertoe te vergemakkelijken in de hele interne markt, dankzij een betere toepassing van slimme logistiek⁽¹⁰⁾ en ICT-oplossingen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de algemene efficiëntie van het systeem te verbeteren door een groter gebruik van intelligente vervoerssystemen en te zorgen voor efficiëntere en beter verbonden, moderne en duurzame vervoersnetwerken in heel Europa. Er zou naar moeten worden gestreefd dat vanaf 2019 op EU-niveau uitsluitend interoperabele *On Board Units* worden geïnstalleerd op voertuigen (zie de strategie voor de digitalisering van het vervoer).

4.8. Gelet op de ontoereikende investeringen in vervoersinfrastructuur en het slechte onderhoud ervan, acht het EESC het van essentieel belang dat de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt” worden toegepast op de financiering van weginfrastructuur, op voorwaarde dat:

- geld dat afkomstig is uit heffingen voor het gebruik van de infrastructuur wordt bestemd voor dezelfde weginfrastructuur;
- geld dat afkomstig is van externekostenheffingen wordt bestemd voor het verminderen van de negatieve effecten van het wegvervoer, met inbegrip van de aanleg van alternatieve infrastructuur, de distributie van alternatieve brandstoffen, alternatieve geleidingssystemen, alternatieve wijzen van vervoer en van energievoorziening, en ondersteuning van het trans-Europese vervoersnet;
- artikel 9 van de richtlijn dienovereenkomstig wordt gewijzigd.

4.9. Het EESC hecht eveneens veel belang aan investeringen om de CO₂-uitstoot van het wegvervoer te verminderen (zie par. 2.12). Deze emissies zijn immers van grote invloed op de milieukwaliteit, en de externe kosten hiervan vertegenwoordigen 1,8 — 2,4 % van het bbp. Het pleit dan ook voor een geïntegreerde benadering voor de beperking van de CO₂-uitstoot: het vaststellen van grenswaarden voor de emissies van nieuwe zware bedrijfsvoertuigen die op de EU-markt worden gebracht is een doeltreffender manier om de emissies te verminderen dan het opleggen van heffingen, maar het volstaat niet om de vastgestelde doelstellingen te verwezenlijken.

4.10. Gezien de hardnekkigheid van de verkeerscongestie, zowel binnen als buiten stedelijke gebieden, moet de financiële steun van de Gemeenschap worden aangewend voor geavanceerde verkeersbeheersystemen en efficiënte logistieke processen met satelliettechnologieën om een einde te maken aan de extra kosten voor de gebruikers. De opbrengsten die voortvloeien uit de vrijwillige invoering van dergelijke maatregelen moeten in ieder geval rechtstreeks worden gebruikt voor de financiering van alternatieve oplossingen die klimaatneutraal zijn.

4.11. Het openbaar vervoer moet worden bevorderd en er moeten heffingen worden vastgesteld om deze doelstelling te eerbiedigen en na te komen, met het oog op de beginselen „de gebruiker betaalt” en „de vervuiler betaalt”.

5. Specifieke opmerkingen

5.1. Het EESC staat achter de doelstelling van de Europese elektronische tolheffingsdienst (European Electronic Toll Service — EETS), waarbij het elektronische tolgeld overal in de EU wordt betaald met één interoperabel voertuigapparaat, krachtens één contract en één factuur, waardoor een interne markt zou ontstaan en commerciële wegvervoerders met slechts één leverancier, één contract en één factuur te maken hebben.

5.2. De ervaringen die in de Brennerpas zijn opgedaan met een verhoging van de tolheffing, overeenkomstig de beginselen en beperkingen van de richtlijn, en waarvan de opbrengst wordt gebruikt voor de aanleg van alternatieve infrastructuren, zijn nuttig gebleken en hebben de instemming van de plaatselijke bevolking: het EESC acht het dan ook positief dat deze mogelijkheid tot andere kwetsbare gebieden wordt uitgebreid.

5.3. De kortingsregeling ex artikel 7 die na uitvoerig overleg en analyses is vastgesteld voor zware voertuigen is volgens het EESC billijk en niet-discriminerend, en kan worden uitgebreid tot lichte voertuigen, om de bestaande ongelijkheid tussen incidentele/buitenlandse gebruikers en regelmatige/nationale gebruikers in bepaalde landen terug te dringen. Artikel 7 a) moet dus dienovereenkomstig worden gewijzigd.

5.4. Als we de tarieven voor de externe kosten van bepaalde categorieën voertuigen met elkaar vergelijken, bijvoorbeeld Euro V en Euro VI vrachtwagens, dan blijkt dat minder vervuulende voertuigen aanzienlijk worden benadeeld, wat volgens het Comité niet gerechtvaardigd is. Het EESC dringt erop aan dat de externekostenheffingen die zijn vastgelegd in de bijlagen van de richtlijn worden herzien, door auto's met een lagere uitstoot te begunstigen. In het geval van emissievrije voertuigen vindt het EESC het een goede zaak dat de tolheffing voor het gebruik van de infrastructuur tijdelijk wordt verlaagd.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan de **wetenschappelijke** beoordeling van de tolgelden regelmatig te herhalen, en daarbij ook te kijken naar de plaatselijke omstandigheden. Daarbij moet rekening worden gehouden met specifieke plaatselijke situatie, maar discriminatie die niet kan worden gerechtvaardigd door een deugdelijke wetenschappelijke onderbouwing moet worden vermeden.

Brussel, 18 oktober 2017.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Georges DASSIS
